

vergadering **C318**
zittingsjaar 2021-2022

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 juni 2022



**Vlaams
Parlement**

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het flitsen van motorrijders bij trajectcontroles – 3200 (2021-2022)	3
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitbreiding van de E403 tussen Kortrijk en Brugge – 3210 (2021-2022)	6
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de open brief van de Vlaamse havens – 3234 (2021-2022)	9
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van het nieuwe Taxidecreet en de reëtimeregistratie die daarin is opgenomen – 3260 (2021-2022)	13
Bijlage	14
VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van de Vlaamse Regering om de taalvereiste Nederlands voor taxichauffeurs opnieuw met twee jaar uit te stellen – 3263 (2021-2022)	17
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en de opvolger Alliantie Veilig Onderweg – 3268 (2021-2022)	21
VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dienstvrijstelling voor stakende werknemers bij De Vlaamse Waterweg – 3281 (2021-2022)	24

VRAAG OM UITLEG van Annick Lambrecht aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het flitsen van motorrijders bij trajectcontroles – 3200 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, motorrijders worden haast nooit geflitst bij trajectcontroles, zo blijkt uit onderzoek. Bij trajectcontrole wordt er gewerkt met nummerplaatherkenning, maar dan wel enkel herkenning van de voorste nummerplaat. Omdat motorrijders meestal enkel achteraan een nummerplaat hebben, ontspringen ze bij de meeste trajectcontroles de dans. Dit wordt onder andere ook bevestigd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Ik moet er geen tekening bij maken dat het voor onze verkeersveiligheid heel nefast is als mensen te snel rijden en daar ook nog niet voor worden beboet.

Minister, was u op de hoogte van het gegeven dat motorrijders vaak niet geflitst kunnen worden bij trajectcontroles op Vlaamse wegen? De kans bestaat dat er op die manier een vorm van straffeloosheid ontstaat voor motorrijders die zich niet aan de snelheidslimieten houden. Hoe zult u garanderen dat ook motorrijders in de toekomst geflitst kunnen worden bij trajectcontroles op gewestwegen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Lambrechts, dank u wel voor uw vraag. We zijn inderdaad op de hoogte van deze problematiek.

Het merendeel van de trajectcontroles in het beheer van AWV capteren de voertuigen vooraan. Dit is een operationele keuze die gebeurt op aangeven van de politie en waarbij AWV dit uitvoert voor de gewestelijke handhavingsinstallaties, waaronder dus ook de trajectcontroles.

De voordelen van het vooraan capteren wegen zwaarder door dan de voordelen van het achteraan capteren, zo geeft men aan. Daarom gebeurt dit. Het vooraan capteren zorgt onder andere voor een hogere leesbaarheid en dus meer registratie. Ook de bestuurder zelf komt duidelijk in beeld voor het geval daar betwisting over bestaat. Ook bij trekkers is het duidelijker dat men ziet wie het effectief is, specifiek bij het bekeuren van truckchauffeurs. Bij captatie achteraan zou men natuurlijk kunnen zeggen dat de motorrijders beter worden opgenomen in het systeem. Maar men zegt hier opnieuw dat het aantal voordelen zwaarder doorweegt wanneer men de voorzijde van het voertuig laat controleren.

De operationele uitbating van de installaties is een politionele verantwoordelijkheid. De keuze tussen vooraan of achteraan capteren bij de realisatie van een trajectcontrole gebeurt daarom telkens in onderling overleg tussen alle betrokken partijen en is zeker niet arbitrair. Het wordt grondig afgewogen op basis van de voor- en nadelen. Daarom heeft men gekozen voor het vooraan capteren.

Indien motorrijders een significant aandeel hebben in de snelheidsproblematiek op het geselecteerde wegsegment, dan kan de captatierichting hierop wel worden afgestemd mits dit wordt aangegeven op vraag van de lokale politiezone. Die is nog altijd het best geplaatst om te oordelen of het een tracé is waar heel veel motorrijders passeren en het beter is om toch de achterzijde te capteren.

Het is dus niet aan mij als minister om daarop bij te sturen. Dat gebeurt in eerste instantie op aangeven van de politie. Maar op een specifieke vraag kan voor welbepaalde situaties ook langs de achterzijde beeldmateriaal worden opgenomen.

Als u spreekt over straffeloosheid, moeten we dat ontkennen. Mobiele controles zijn een belangrijk aspect naast de trajectcontroles. Handhaving gebeurt niet alleen met trajectcontroles, die gebeurt nog op andere manieren. Kortom, van straffeloosheid houden we niet. We roepen iedereen nog altijd op om zich aan de snelheid te houden maar de motorrijders worden enkel bij de trajectcontrole minder gevisieerd, tenzij een lokaal bestuur er specifiek om vraagt.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, nu schrik ik toch wel, aangezien u verkeersveiligheid hoog in het vaandel draagt. U komt hier heel eenvoudig zeggen dat het vooraan en achteraan kan, maar dat u afweegt: er zijn meer registraties van bestuurders en ze zitten in beeld. U hebt er nul bij de motorrijders, dus de boodschap die u hier geeft is eigenlijk – en dat zal goed nieuws zijn met het mooie weer: ‘mensen, koop allemaal een motor, want dan kan je vlammen zoveel je wil. De trajectcontrole vindt het immers geen voordeel om ook de motorrijders mee te nemen in de boetes.’ Dit is een boodschap die ik niet graag geef aan mensen die niet graag in de file staan: ‘koop een motor, rij snel, doe de trajectcontroles en de pakkans is eigenlijk heel klein.’ U zegt dat het een politionele verantwoordelijkheid is, maar tegelijkertijd zegt u dat er overleg is. Ik mag er dus toch van uitgaan dat u als minister van Verkeersveiligheid uitermate bezorgd bent over zo’n hiaat. U zegt dat u geen straffeloosheid wilt, maar in dezelfde zin zegt u dat u het toelaat voor motorrijders.

Mijn vraag is: hebt u dan werkelijk geen enkel plan van aanpak om er toch voor te zorgen dat dat wordt opgelost of dat er een kaart wordt gemaakt die weergeeft waar de meeste motorrijders rijden? Laat u de politie zomaar doen wat zij willen? Al de miserie nadien is dan voor u, want als er ongevallen zijn, komen wij weer naar u en zeggen we dat het aantal doden in het verkeer niet daalt. Dus wat is uw plan van aanpak hier? Of vindt u dat als minister van Verkeersveiligheid wel kunnen?

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik heb ook het persbericht gelezen waaruit blijkt dat die camera’s doorgaans alleen de voorste nummerplaat fotograferen, terwijl motorrijders alleen een nummerplaat achteraan hebben. Katrien Kiekens van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), u bekend, verklaarde in de pers: “Wanneer wij trajectcontroles plaatsen, vragen we expliciet aan de politie of ze voor- of achteraan willen fotograferen en bij de grote meerderheid van de huidige installaties gebeurt de fotografie vooraan.”

Daar werden een drietal redenen voor gegeven: de nummerplaten zijn vooraan doorgaans minder vuil en dat is ook wel belangrijk voor de leesbaarheid door de camera’s. Een tweede reden was dat vrachtwagencabines altijd met dezelfde nummerplaat rijden, maar soms wel eens wisselen van aanhangwagen, die dan een andere plaat heeft. Een derde reden – die u daarnet ook zelf al aangaf – is dat de chauffeur ook zelf in beeld komt. De vorige Federale Regering heeft na de aanslagen in Brussel in maart 2016 heel veel van die camera’s geplaatst als instrument tegen terrorisme. Als een dergelijke camera op de voorkant van een voertuig wordt gericht, dan ziet men niet alleen de nummerplaat, maar ook de persoon of de inzittenden.

Mijn vraag aan u is: wat vindt u van dat laatste argument? Hebt u bijvoorbeeld weet van cijfers, of kunt u die misschien opvragen, over wanneer gezichtsherkenning tot identificatie en het oplossen van misdrijven in het algemeen heeft geleid?

Tot slot, nog deze bedenking: als uit een studie blijkt dat minstens 36 procent van de motorrijders die betrokken waren bij een ongeval ook te snel reed – het gaat dan

over een snelheid boven de maximale toegelaten snelheidslimiet en over een hogere gemiddelde snelheid dan bij automobilisten – dan lijkt het me alleen maar logisch dat ook die weggebruikers, in hun eigen belang, kunnen worden geflitst bij trajectcontroles op gewestwegen, en ze dus niet door de mazen van het net kunnen glippen.

Ik hoor graag uw plan van aanpak over hoe u dat in de toekomst zal proberen waar te maken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's.

In de eerste plaats, mevrouw Ryheul: u noemt terecht nog eens de voordelen die men vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), alsook vanuit de gewestelijke verwerkingsinstallaties en de politie, aangeeft om het beeldmateriaal aan de voorkant op te nemen. Zo gebeurt het bij het merendeel van de trajectcontroles die in het beheer zijn van het Agentschap Wegen en Verkeer. De voordelen zijn inderdaad de hogere leesbaarheid, het feit dat de bestuurder duidelijk in beeld komt, en dat men ook in geval van wisseling van trekker en oplegger, duidelijk weet wie waar gereden heeft. Dat heb ik daarstraks ook al gezegd.

Mevrouw Lambrecht, u concludeert daaruit dat het een schande zou zijn dat wij alle motorrijders zomaar 'vrijheid blijheid' geven, en dat wij mensen eigenlijk zouden aanmoedigen om allemaal een motor te kopen en alle trajectcontroles te negeren. Graag toch enige nuance: één, het is in het merendeel van de trajectcontroles dat van voren gecapteerd wordt. Twee: men doet dat specifiek vanwege de voordelen die ik al twee keer heb opgesomd. Bij sommigen is herhaling de beste leerschool, dus nogmaals: ik heb die voordelen al opgesomd en ik hoop dat u ze nu kent. Drie – en dat heb ik daarstraks ook al gezegd – de lokale politie kan aangeven als er bepaalde tracés zijn waar veel motoren rijden, dat het dan misschien aangewezen is om ook de achterzijde te capteren.

Natuurlijk, als men de achterzijde kiest betekent dit dat men bij auto's niet de bestuurder mee in beeld brengt. De afweging is dus wel duidelijk: er rijden veel meer auto's dan motoren, zeker op onze snelwegen. Vandaar dat door het Agentschap Wegen en Verkeer, in samenspraak met de federale politiediensten, specifiek de keuze gemaakt is om het beeldmateriaal aan de voorkant te laten opnemen. Als u dan zegt dat dit allemaal niet correct is, en dat er een nieuw plan van aanpak moet komen, dan denk ik dat onze mensen van de federale en de lokale politie, alsook onze mensen van Wegen en Verkeer hier juist handelen. Ze kijken ernaar dat de pakkans zo groot mogelijk is. Er zijn op onze autosnelwegen veel meer personenwagens en vrachtwagens dan motoren. Dat betekent niet dat motorrijders in alle vrijheid tegen ongelimiteerde snelheden kunnen rondrijden. Integendeel, trajectcontrole is één van de handhavingsmaatregelen. Samen met de federale overheid nemen wij nog heel wat andere bijkomende maatregelen. Het gaat echt niet op wat u hier stelt: dat wij verkeersveiligheid niet hoog in het vaandel zouden dragen.

Mevrouw Ryheul, de specifieke cijfers die u vraagt heb ik hier niet. U kunt ze eventueel via schriftelijke vraag krijgen, of ik kan ze nog achteraf opvragen. Maar het is misschien handiger als u die cijfers opvraagt via een schriftelijke vraag.

De voorzitter: Mevrouw Lambrecht heeft het woord.

Annick Lambrecht (Vooruit): Minister, wij gaan hier niet overeenkomen. Ik begrijp dat u niets kunt doen, niets wilt doen, geen actieplan hebt. Maar dat u in uw antwoord dan nog niet betreurt dat dat zo is, dat u het nog verdedigt dat het zo is? Ik verwacht een antwoord dat u dat verschrikkelijk vindt voor de verkeersveiligheid, maar dat u met de rug tegen de muur staat ... U zegt dat het merendeel van de trajectcontroles op die manier beboet wordt. Ik begrijp het niet.

De boodschap blijft dus dat, als je met de motor te snel rijdt, je klakkeloos door de trajectcontroles gaat. Dat staat ook in de media. Iedereen kan dat lezen, en de minister vindt dat oké! U hebt geen actieplan, u bent niet aan het kijken of u vooraan én achteraan kunt controleren. Dat zou u ook kunnen zeggen: dat u dat gaat onderzoeken. Maar u vindt dat dit kan. Iedereen heeft inderdaad recht op zijn mening, en ik op de mijne. Maar ik vind dit zeer, zeer erg.

Minister Lydia Peeters: Nogmaals, mevrouw Lambrecht: 'het merendeel'! Ik denk dat noch u, noch eender welke motorrijder weet welke trajectcontrole aan de voorkant capteert, en welke aan de achterkant.

Daar gaat het wél over. Het gaat over het merendeel.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitbreiding van de E403 tussen Kortrijk en Brugge – 3210 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Een van de belangrijkste verkeersaders van West-Vlaanderen, de E403, de snelweg tussen Kortrijk en Brugge, is oververzadigd en de capaciteit schiet dan ook tekort. De roep om een derde rijstrook is er al een tijdje want er zijn steeds meer structurele vertragingen, ongevallen en files.

In 2019 heeft het Vlaams Verkeerscentrum een studie uitgevoerd waaruit bleek dat er tussen Ruddervoorde en Brugge in 2011 gemiddeld 23.473 voertuigen werden geteld. Zes jaar later, in 2017, waren dat er al 28.417 gemiddeld per dag. De conclusie was toen duidelijk: op sommige stukken is de weg echt wel oververzadigd en zijn er dus capaciteitsproblemen. Ondertussen is het verkeer er niet op verminderd.

We weten allemaal dat een extra rijstrook niet zo eenvoudig is en dat de Vlaamse overheid een lange administratieve procedure moet doorlopen voor er iets beweegt. Toch was er in 2021 een studie voorzien voor de aanleg van spitsstroken op dit traject. De studie werd geschat op 620.000 euro. Op een laatste schriftelijke vraag antwoordde de minister hierover: "De opmaak van de studie is intussen verder gezet en het Agentschap Wegen en Verkeer plant deze studie in het voorjaar van 2022 in de markt te zetten."

Ondertussen is het niet duidelijk wat er nu precies onderzocht wordt, alleen de spitsstroken of een volwaardige derde rijstrook. Plannen we het volledige traject te bestuderen of slechts een gedeelte? Tot slot is het ook niet duidelijk wat u, minister, nu zelf graag wilt realiseren. Of gaat het over zomaar een onderzoek?

Minister, wilt u een derde volwaardige rijstrook realiseren? Wat is de stand van zaken en het opzet van de studie? Hoe wilt u het dichtslibben van deze belangrijke West-Vlaamse verkeersader aanpakken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, dank u wel voor uw vragen. Uiteraard willen we geen studie om een studie. Absoluut niet. We studeren heel veel, maar ik ga veel liever onmiddellijk over tot realisatie.

Willen we een volwaardige derde rijstrook realiseren? Uit de uitgevoerde studies door het Agentschap Wegen en Verkeer blijkt dat een spitsstrook of een derde

rijstrook sowieso een gunstig effect op de doorstroming kan hebben indien er ook onmiddellijk een duurzame oplossing komt voor de zone van de wisselaar van de E40 met de E403 tot de N31 aan de Chartreuseweg. Daar moet onmiddellijk een duurzame oplossing voor worden gevonden want anders heeft enkel het aanleggen van een spitsstrook of een derde rijstrook niet onmiddellijk een gevolg.

Verder is er de vraag of bij een afweging van verschillende effecten, een volwaardige derde rijstrook een significante meerwaarde kan hebben als er niet tegelijkertijd een duurzame oplossing komt. Daarom werd verder onderzoek gedaan om te kijken naar de meest optimale oplossing voor de E403.

U vraagt naar de stand van zaken van de studie. De voorbereiding van de opdracht-documenten voor de studie is volop lopende. Het nodige onderzoek beslaat meerdere studies die deel uitmaken van een groter geheel, zoals een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA), MER-procedures (milieueffectrapport), het technisch en bouwkundig ontwerp, de omgevingsvergunningsaanvraag, grondverwerving enzovoort. Het nodige onderzoek zal dan ook intensief zijn en zal uiteraard de nodige tijd vragen.

Het Agentschap Wegen en Verkeer zal deze studie met een heel duidelijke opdrachtdefinitie in 2023 in de markt zetten.

Hoe willen we het dichtslibben van deze belangrijke West-Vlaamse verkeersader aanpakken? De studies naar de meest optimale oplossing voor de E403 zullen worden gevoerd, maar dat zal sowieso deel uitmaken van een heel uitgebreid traject. We hopen dat we daar eind 2023 begin 2024 meer duidelijkheid over kunnen verschaffen.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, dank u wel voor uw antwoord. Het is duidelijk dat u en uw diensten echt wel volop bezig zijn met het bestuderen van het project. Zoals u zelf zegt, kunnen we blijven studeren, maar moet er nu en dan wel tot actie worden overgegaan. Het is jammer dat er in het kader van een schriftelijke vraag werd gezegd dat de studie in het voorjaar 2022 in de markt zou worden gezet. Ik hoor nu in uw antwoord dat het 2023 zal zijn. Dat is weer een jaar verder. Minister, ik hoop echt dat al die West-Vlaamse projecten niet op een langere termijn zullen worden geschoven en dat u als minister vanuit Limburg toch ook in West-Vlaanderen de eerstkomende twee jaar heel veel spades in de grond zult steken. Het is enerzijds goed dat u ermee bezig bent en dat er volop wordt gekeken welke de beste oplossing is, maar anderzijds vind ik het jammer dat het weer op een langere termijn wordt geschoven.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): In eerste instantie wil ik collega Fournier bedanken voor de terechte vraag naar de uitbreiding van de E403 tussen Kortrijk en Brugge. Dit onderwerp was ook een van de tien strategische projecten die we samen met Voka tijdens een interessant politiek werkoverleg hebben besproken. Deze hoofdas maakt deel uit van een belangrijk multimodaal verhaal. Uit cijfers van Voka blijkt ook dat er een groot aandeel vrachtwagens is. Er werd namelijk een percentage van 75 procent genoemd.

Ik heb zelf in het verleden heel wat meegemaakt. Ik heb twintig jaar lang die autostrade tussen Kortrijk en Brugge genomen en heb ze echt wel zien dichtslibben. Vanuit Kortrijk naar Roeselare zijn er drie rijvakken in beide rijrichtingen, wat duidelijk minder files en congestie veroorzaakt. Maar zodra men Roeselare voorbij is, is die snelweg toch wel beperkt in haar capaciteit door de twee rijvakken in beide rijrichtingen. Bij calamiteiten zijn die twee rijstroken echt een probleem.

We hebben het vandaag ook weer gezien. Er is weer een ongeval gebeurd. Zeker op het einde van de E403, bij het naderen van Brugge ter hoogte van de verkeerswisselaar met de E40 stond ik zelfs twintig jaar geleden al heel vaak in de file.

Die derde rijstrook vanaf de afrit Kachtem tot aan de verkeerswisselaar met de E40 dringt zich echt op. Voka hield terecht een pleidooi voor ten eerste een optimalisatie van twee verkeerswisselaars op de E403, namelijk die met de E40 in Loppem en met de E17 in Aalbeke, en ten tweede voor een bypass ter hoogte van de afrit 7 Roeselare Haven -Kachtem.

Wordt dat meegenomen in dat verhaal van de E403? Onze voorkeur gaat uiteraard uit naar de volwaardige rijstrook. Ik vond de idee van collega Fournier in verband met de spitsstroken wel goed maar ik kijk samen met haar uit naar het uitgebreide traject in 2023.

Minister, wat ik ook vaak zie op andere snelwegen, zijn langere afritten. Misschien kan daar ook rekening mee worden gehouden in de opmaak van het uitgebreide traject omdat ik het een optimalisatie vind wanneer je op de autostrade bent, je langzamer de snelweg kunt verlaten.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier, wat de studie betreft, klopt het dat we eerder gecommuniceerd hadden dat we dat in het voorjaar 2022 in de markt wilden plaatsen. Bij AWV hebben we een heel ruim raamcontract waarbij tal van studies en ontwerpen rond infrastructuurwerken in de breedst mogelijke zin in de markt kunnen worden geplaatst. Initieel was het de bedoeling om dit project mee in dat raamcontract te zetten, dat we sinds mei 2022 hebben. Aan dat raamcontract gaat een hele procedure vooraf. Nu hebben we per provincie al die raamcontracten met al die deelstudies. Maar finaal heeft AWV geoordeeld dat de omvang van dit complex van dien aard is dat we het beter als een aparte studie in de markt plaatsen. Daarom heeft men ervoor geopteerd om alles klaar te maken om het begin 2023 in de markt te kunnen plaatsen.

Een grondige studie moet sowieso nog gebeuren. Ik ben blij dat mensen nog vaak pleiten voor een derde rijstrook of een bijkomende rijstrook. Vanmorgen had ik nog een overleg waarin praten over een derde rijstrook uit de boze was. Het ging niet over West-Vlaanderen, voor alle duidelijkheid.

Kortom, we moeten sowieso kijken hoe we een antwoord kunnen bieden voor een vlotte doorstroming. Dat kan inderdaad soms zijn met langere afritten of het vroeger aankondigen van afritten. We zullen dat zeker allemaal meenemen richting de verdere uitdieping van het project. Maar u zult ook wel begrijpen dat er dan opnieuw een MKBA, een MER en dergelijke moeten komen. Er moet vaak heel wat gebeuren vooraleer we effectief kunnen overgaan tot realisatie.

We houden het dossier alleszins warm en we zullen het zeker blijven opvolgen. Ik volg niet alleen de Limburgse dossiers maar ook de West-Vlaamse dossiers en de dossiers van de andere provincies.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Ik hoop alleen dat er vooruitgang wordt geboekt en dat we dit kunnen meedelen aan onze Voka-sympathisanten. Ik denk dat ze hiermee wel blij zullen zijn maar hopelijk wordt het dan wel in 2024 afgerond en kunnen we effectief overgaan naar een derde rijstrook.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de open brief van de Vlaamse havens
– 3234 (2021-2022)**

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Iedereen die begaan is met onze economie, kan niet anders dan geraakt te zijn door de open brief van de havenkoepels van Antwerpen, Zeebrugge, Gent en Oostende. Zij stellen onomwonden dat als Vlaanderen het participatieproces bij grote infrastructuurwerken niet onder de loep neemt, de noodzakelijke werken binnenkort definitief tot het verleden behoren.

In hun brief zeggen de havenbedrijven dat ze de opeenstapeling van probleem-dossiers niet langer kunnen aanzien. We kennen ze allemaal: de juridische veldslagen rond de Oosterweelwerken, de vertragingen in de plannen voor de Nieuwe Sluis in Zeebrugge en meer recent het debat rond de Ventilus-hoogspanningslijn. Grote infrastructuurwerken worden in Vlaanderen bijna altijd 'hoofdpijndossiers'. Doordat in het vergunningstraject telkens opnieuw nieuwe stakeholders opduiken, wordt de eerste spadesteek schijnbaar eindeloos uitgesteld. Als Vlaanderen niet wil dat onze zeehavens een economisch Bokrijk worden, dan moet volgens Alfaport Voka onder andere het participatietraject herbekeken worden.

In de media lazen we hierop de reactie van uw kabinet, minister. Uw kabinet zegt dat u vragende partij bent om het decreet betreffende complexe projecten aan te passen. Dat decreet werd pas in 2015 in het leven geroepen om de procedures rond grote infrastructuurwerken te versoepelen, maar bracht slechts weinig verbetering, omdat heel veel bijkomende onderzoeken nodig zijn. Dat heb ik ook al verschillende keren aangekaart in deze commissie.

Een andere reactie kwam er ook van uw collega, minister van Omgeving Zuhal Demir. Ik citeer: "Men moet continu alles tot in detail, voor elk mogelijk inrichtings-alternatief, gaan onderzoeken. Dat vraagt heel veel inspanningen van de studie-bureaus, waar ook een enorme krapte op de arbeidsmarkt is. En dat maakt juist dat het allemaal zo lang duurt." Voor haar is het een optie om bij overlegmomenten ook de havens te betrekken, maar ze zegt niets concreets over de procedure en het probleem van de havens.

Daarom had ik graag geweten van u, minister:

Hoe reageert u op de open brief van de Vlaamse havens?

Welke initiatieven zullen er worden genomen om het decreet betreffende complexe projecten aan te passen?

Welke andere initiatieven zult u nemen om tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de Vlaamse havens?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: We hebben de brief van de Vlaamse havenbedrijven uiteraard gezien en ontvangen. Ik heb uiteraard ook alle begrip voor de bekommernissen die zij uiten.

We hebben het decreet betreffende complexe projecten specifiek in het leven geroepen om een antwoord te bieden op het feit dat grote infrastructuurwerken in Vlaanderen heel vaak heel lang aansleepten. Vaak werden ze in een eindfase nog

eens geconfronteerd met procedures, zodat het hele verhaal opnieuw moest worden opgestart van begin af aan. Vandaar is in het kader van infrastructuurwerken het decreet betreffende complexe projecten in 2015 in het leven geroepen, met heel veel aandacht voor participatie, cocreatie en informatie. Kortom, met aandacht voor het betrekken van alle mogelijke stakeholders en participanten, maar ook van burgers, om te zorgen voor een zo groot mogelijk draagvlak.

We hebben inderdaad de Nieuwe Sluis in Zeebrugge en Extra Containercapaciteit Antwerpen (ECA), dat zijn de twee eerste pilootprojecten, zal ik maar zeggen. Die gingen in 2016 van start onder het decreet van 2015. We zijn nu 2022 en zien inderdaad dat er toch heel wat strubbelingen zijn, er is inderdaad bijsturing nodig.

Het positieve aan alles wat met het decreet betreffende complexe projecten te maken heeft, is net het verhaal van die inspraak en cocreatie. Het nadeel is dat er vaak heel veel tijd mee gepaard gaat en dat het geloof in de effectieve realisatie daarom teloor gaat bij sommigen.

We hebben dat duidelijk gezien bij de Nieuwe Sluis van Zeebrugge, die hier al meermaals uitgebreid aan bod is gekomen. We zijn daarbij tot de conclusie gekomen dat het heel veel tijd vraagt als er x-aantal alternatieven zijn en men voor al die alternatieven een grondige analyse moet gaan doen. Er is inderdaad een tekort aan ingenieurs en studiebureaus om daar de vlucht vooruit te kunnen nemen.

Vandaar zijn we ook volop bezig met de evaluatie van het decreet betreffende complexe projecten. Het is een dossier dat samen met collega Demir wordt uitgerold en waarbij we echt bekijken wat beter kan en hoe we sneller kunnen overgaan tot meer rechtszekerheid. Het zou er alleszins voor zorgen dat projecten niet middenin een procedure nog volledig vast komen te zitten. Dat is waar we nu volop mee bezig zijn.

Wat uw derde vraag betreft: hoe kunnen we nog meer tegemoet te komen aan de verzuchtingen van de Vlaamse havens? Ik denk dat we dat vooral doen door veel dialoog, door heel erg in te zetten op gesprekken met alle mogelijke stakeholders die aan bod komen in het kader van de procedure complexe projecten. We zijn ook heel intens aan tafel gaan zitten rond onder meer de Nieuwe Sluis van Zeebrugge en ik ben blij dat we het inrichtingsvoorstel daar afgelopen week dan ook hebben kunnen vertrekken naar een nieuw inrichtingsvoorstel. Zodoende hopen we toch tot een robuuste beslissing te komen en nadien ook zo snel mogelijk te kunnen overgaan tot effectieve uitvoering.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Vooreerst wil ik terzijde zeggen dat we vanuit West-Vlaanderen, maar ik denk ook vanuit heel Vlaanderen, blij zijn dat er vooruitgang is geboekt in het complexe project van de zeesluis in Zeebrugge. Dat komt echter volgende week aan bod in de commissie, dus we zullen er niet verder over uitweiden.

De complexe projecten moeten helemaal herbekeken worden met uw collega Demir, zo werd ook al verschillende keren gezegd in deze commissie. Ik denk niet dat ik u een timing heb horen zeggen van wanneer dit eventueel zou gebeuren, wanneer de procedure van de complexe projecten zou worden herbekeken. Alles wat hier nu ook in de open brief staat, hangt een beetje vast aan die complexe projecten. Na alle vragen die we hier in de commissie hebben gesteld, zou het dus wel goed zijn, minister, dat we toch eens een timing krijgen van wanneer u, samen met uw collega Demir, de evaluatie van de complexe projecten ziet. Wanneer zullen we hier in het parlement, in de commissie – eventueel samen met de Commissie voor Omgeving – een evaluatie zien? Wanneer zullen er daar eventueel veranderingen in komen?

Dus, minister, graag nog een timing van de evaluatie van de complexe projecten.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, ik kan me volledig aansluiten bij de vragen van mevrouw Fournier. Ik wil toch even een bedenking meegeven.

Laat ons eerlijk zijn, net nu die fusie tussen Antwerpen en Zeebrugge een feit is en we met rasse schreden groeien – Antwerpen is de grootste containerhaven in Europa en de RORO-autoterminal in Zeebrugge is eveneens de grootste in Europa –, moeten we toch wel zeggen dat het een blamage is. Het is ook een wake-upcall voor de overheid dat de havenbedrijven aan de alarmbel moeten trekken. Er zijn inderdaad dossiers die blijven liggen en vertraging oplopen door bijkomende studies en onderzoeken. We begrijpen de complexiteit van die grote infrastructuurwerken, maar we mogen ook het economische belang van de grootste motor van onze Vlaamse economie niet vergeten. Niet alleen leidt het gebrek aan oplossingen bij complexe projecten vaak tot twijfel bij buitenlandse investeerders en/of herinvesteerders, we moeten ook voor ogen houden dat ook de werkgelegenheid hiermee in het gedrang kan komen.

Ten slotte hebben we enkele serieuze concurrenten in de nabijheid, zoals Rotterdam en dergelijke, die onze zenuwachtige klanten, die hun geluk elders willen gaan zoeken, maar al te graag zullen ontvangen. In onzekere economische tijden is elke weggelopen klant er meer dan ooit een te veel. Ik wil dus toch met aandrang vragen om met rasse schreden vooruitgang te maken in de bijsturing van de evaluatie van de complexe projecten. Ik denk dat dat een economische noodzaak is en we geen tijd meer te verspelen hebben. Daar zitten we met alle partijen volgens mij ook op dezelfde golflengte.

Marino Keulen (Open Vld): Ik wil daar ook nog een bedenking over kwijt. In dit deel van de wereld is onze hele welvaart eigenlijk gestoeld op de toch wel unieke ligging. Logistiek gesproken is er de ontsluiting, waarin de havens de slagaders van onze economie zijn. Men zou het zelfs nog sterker kunnen zeggen: de kransslagader van onze economie. Er is aan de ene kant de ligging, maar er is ook de productiviteit van de Vlaamse werknemers en ook nog altijd het opleidingspeil. Onze mensen kunnen toch wel iets en moeten dus zeker niet onderdoen voor werknemers in de buurlanden.

Dat zijn een aantal troeven, maar die moeten we economisch ook zien te verzilveren en daar komen we ondertussen onszelf tegen, met de hele encyclopedie aan regelgeving. Dat is ook vaak onvermijdelijk in een dichtbevolkt gebied, waar heel veel mensen wonen en waar – gelukkig maar – ook nog altijd heel wat industrie aanwezig is, waar er een dichte landbouw is en waar ook heel veel mobiliteit en transport is, aangezien we nu eenmaal op een kruispunt van wegen liggen. We moeten over heel wat dingen goed met elkaar afspreken en moeten ‘ruimtelijk ordenen’, in de werkwoordsvorm.

Tezelfdertijd, minister, hadden we allemaal heel hooggespannen verwachtingen van het decreet betreffende complexe projecten. Wij kunnen dat tegen elkaar zeggen, want voordat u minister werd, was u eigenlijk zeer actief in de commissie voor vergunningen, ruimtelijke ordening, milieu en dergelijke meer en ik deed toen ook al mobiliteit en openbare werken. Het decreet heeft zeker ook soelaas gebracht. Wat betreft een aantal zaken kan ook gezegd worden dat we dankzij het decreet een versnelling hoger hebben kunnen schakelen. Dingen die in het slop dreigden te geraken, konden we weer vlot krijgen. Persoonlijk – maar dat is voor mijn eigen rekening – had ik echter veel hoger gespannen verwachtingen wat betreft de output, de realisatietermijnen en gewoon het kansen geven aan mensen die willen investeren. Die investeringen zijn ook in het economisch belang en dus ook ons aller algemeen belang. Ik had verwacht dat het allemaal toch iets vlotter en sneller

vooruit zou gaan, en dat is er dus tot op heden nog lang niet uitgekomen. Heel wat complexe projecten zitten bijvoorbeeld zelf met procedures bij de Raad van State of de Raad voor Vergunningsbetwistingen.

Vandaar mijn pleidooi om daar toch snel werk van te maken. De pijnpunten van wat eigenlijk moest leiden tot versoepelingen en versnellingen moeten worden gedetecteerd en men moet die proberen te remediëren.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het klopt, ik denk dat we wat dat betreft allemaal op dezelfde golflengte zitten. Ik wil jullie er misschien ook nog wel even aan herinneren dat ik onder meer in de procedure van het complex project Noord-Zuid Limburg op een gegeven moment zelf aan de alarmbel heb getrokken. Men wilde het dossier immers ook weer x-aantal maanden vooruitschuiven. Toen kreeg ik van velen kritiek dat ik het geloof in zowel het decreet betreffende complexe projecten als de specifieke procedure voor het project Noord-Zuid Limburg, aan het torpederen was. Uiteindelijk heeft mijn boodschap wel gewerkt, want we hebben ons toen aan de timing kunnen houden. In december 2021 hebben we ons ontwerp van voorkeursbesluit kunnen voorleggen. Ik wil maar aangeven dat we al die timings heel goed moeten blijven bewaken.

Het is inderdaad zo dat we vroeger, met de commissie Berx en de commissie Sauwens, heel grondig hebben zitten analyseren hoe we een versnelling hoger konden schakelen om die grote, noodzakelijke infrastructuurwerken te kunnen realiseren. Het decreet betreffende complexe projecten is daar als antwoord uit de bus gekomen, maar we zien inderdaad dat de talrijke openbare onderzoeken, van x-aantal projectvoorstellen, die er na elke vertrechtering moeten komen, het allemaal vrij complex maken. De inspraak en participatie moeten er zijn, maar men moet de timing toch ook altijd goed voor ogen houden.

Wat dat betreft, zeg ik opnieuw: ik denk dat alle collega's hier terechte bedenkingen maakten, zeker ook de mensen van het havenbedrijf, die op hun honger zitten om de sluizen te vervangen of dat bijkomende dok te kunnen realiseren. Ik moet ook meegeven dat 'hervormingen' een van de pijlers was van ons relanceplan Vlaamse Veerkracht, met ook specifiek de bedoeling om ervoor te zorgen dat x-aantal projecten sneller kunnen worden gerealiseerd. Wat betreft de regelluwheid, of alleszins de vereenvoudiging en andere bestuurlijke aanpak: voor de kleinschalige infrastructuurprojecten die we binnen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) doen, hebben we dat gedaan met het Mobiliteit Innovatief Aanpakken-project (MIA).

Het decreet betreffende complexe projecten is een decreet waarvan de zelfevaluatie nu is gebeurd. We hadden eind vorig jaar een eerste rapport rond die zelfevaluatie. Het Departement Omgeving trekt de zelfevaluatie van het decreet betreffende complexe projecten volledig. Het is vooral een evaluatie van onze administratie, die nu in een eindfase zit. Ik denk dat we daar inderdaad een groter overleg over moeten hebben, met alle mogelijke stakeholders. Er is immers vaak nog een verschil tussen wat onze administratie percipieert als 'veel tijd over heen gaand' en hoe degenen waarbij de verwachtingen heel hoog zijn, die vaak al jaren wachten op infrastructurele veranderingen, dat zien. Daar is vaak nog een grote discrepantie.

Wat betreft de zelfevaluatie: het eindrapport is in een finale fase en we zullen bekijken hoe we daar zo snel mogelijk mee kunnen landen. Opnieuw neemt het Departement Omgeving daar de leiding. Ik denk echter dat we gelijktijdig ook breder moeten gaan, zoals we dat destijds ook gedaan hebben met de commissies Berx en Sauwens, voorafgaandelijk aan het decreet betreffende complexe projecten. Toen hebben we ook met heel wat stakeholders bekeken hoe we een

verbetering konden tweebrengen in de procedures. De slinger is immers een beetje de foute kant aan het uitgaan, er is nu heel veel overleg en participatie, maar de realisatie zien we niet gauw en dat is uiteindelijk waar we toch allemaal op zitten te wachten.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Het voordeel, minister, is dat we kamerbreed dezelfde opinie hebben en we allemaal hetzelfde willen: een hele snelle evaluatie van deze dossiers. Ik hoop, minister, dat dat zeker nog kan in deze legislatuur. We zijn twee jaar voor de verkiezingen, dus als er een decreet moet worden aangepast, hoop ik dat het niet meer zo lang duurt en we nog stappen kunnen zetten in deze legislatuur.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van het nieuwe Taxidecreet en de realtimeregistratie die daarin is opgenomen – 3260 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Taxibedrijven die werken onder het Taxi-decreet van 2020 moeten sinds 1 november 2020 aangesloten zijn op de overheidsdatabase Chiron en realtime informatie doorgeven van elke rit. Met deze verplichting wordt de administratieve werklast van de taxibedrijven vereenvoudigd en kan de Vlaamse overheid makkelijk toezicht houden op de taxisector en zwartwerk tegengaan. Door corona en de complexiteit van de databank die moet gebouwd worden, werd de oorspronkelijk voorziene deadline voor de verplichte ritregistratie van 1 juli 2020 verschoven naar 1 november 2020.

In een artikel van TaxiPro, het vakblad van de taxisector, geeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) nieuwe cijfers vrij.

Van de 943 uitbaters die vandaag werken onder de nieuwe vergunning is op dit moment bijna 50 procent volledig in orde met Chiron. Het gaat om exact 439 exploitanten. 83 exploitanten hebben de testomgeving doorlopen, maar sturen geen ritten door. 130 exploitanten zijn in de testomgeving geweest zonder de testfase af te ronden. Daar is de koppeling dus nog niet afgerond. 291 exploitanten – dat is 30 procent – hebben nog geen stappen ondernomen om de koppeling met Chiron te maken.

Minister, vorig jaar stelde ik u reeds drie soortgelijke vragen over dit onderwerp. Ik had ook de opvolging daarvan voor het zomerreces aangekondigd.

Eind vorig jaar waren van de 650 uitbaters minder dan de helft – iets meer dan 40 procent – van de taxi's gekoppeld aan Chiron. Er kan gesteld worden dat de verhoudingen nu iets beter liggen dan die van tijdens mijn laatste vraagstelling maar het loopt absoluut nog niet goed.

Het MOW doet nog maar eens een dringende oproep aan taxichauffeurs om de koppeling te maken. Dat is ook een wettelijke verplichting. Bij een politiecontrole kan de politie nagaan of die koppeling al dan niet is gebeurd.

Tijdens mijn vorige vraagstelling liet u weten dat de procedure inzake het privacyprotocol voor Chiron nog lopende was en dat u daarover in het begin van dit jaar meer uitleg zou kunnen verstrekken.

Mijn vragen aan u, minister:

Bevestigt u de cijfers die in het artikel geciteerd werden inzake de aansluitingen? Wat is de stand van zaken in de diverse provincies?

Welke verklaring hebt u voor het feit dat de helft van de exploitanten de regeling nog altijd niet wil of kan naleven? Concludeert uw administratie nog steeds uit contacten met gemeentebesturen en vaststellingen van de politie dat heel wat exploitanten eigenlijk helemaal niet de moeite doen om zich aan te sluiten? Zo ja, welke maatregelen zult u in dit verband nemen?

Is er na mijn laatste vraagstelling opnieuw een bevraging geweest bij de taxisector wegens de aanslepende achterstand? Heeft de administratie van MOW samen met de lokale besturen opnieuw alle Chironplichtige bedrijven aangeschreven en is er effectief een opvolging gebeurd zodat de cijfers verbeteren en er daadwerkelijk meer mensen zich aanmelden? Is er een gerichte communicatie gebeurd, met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG)? Welke andere inspanningen heeft de administratie eventueel gedaan om de mogelijke obstakels weg te werken die men nu nog zou kunnen ondervinden bij het aansluiten?

Is ondertussen een evaluatie gebeurd van de Chironhulplijn op de website van de Vlaamse overheid?

Ten slotte: wat is nu de stand van zaken omtrent de privacyprotocolprocedure? Is die nog lopende? Kunt u hierover vandaag meer uitleg verstrekken?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vragen, mevrouw Ryheul. De cijfers die TaxiPro.be publiceerde werden aangeleverd door onze administratie. Ze dateren van 18 mei, en wij kunnen die bevestigen. Als u wilt kan ik ook nog de verdeling per provincie meegeven. Ik denk niet dat ik die hier allemaal moet opnoemen, maar ik kan ze eventueel wel aan de secretaris bezorgen, zodat u daar ook een zicht op hebt (zie [bijlage](#)).

Wat uw tweede vraag betreft moet ik meegeven dat de bulk van de achterstand ligt bij de exploitanten die in 2020 niet aangesloten waren en het tot op heden nog steeds niet zijn.

We zien dat het aantal vergunningen stijgt en dat de verhouding van het aantal aangesloten bedrijven nog meer stijgt. Bij de recente vergunningen is er ook een veel hogere aansluitingsgraad en dat heeft te maken met, ten eerste, een groter aantal gemeenten dat Chiron kent en toeziet op de aanwezigheid van apparatuur of software in elk voertuig bij de vergunningsaanvraag. Ten tweede zijn de leveranciers van apparatuur en software ondertussen ook voldoende vertrouwd met de werkwijze, en ten derde is er een groter aantal politiezones dat gebruik maakt van de toegang tot Chiron. Dat maakt dat de pakkans met boetes en het tijdelijk inhouden van de vergunning groter is, en dat zet mensen ertoe aan om sneller over te gaan tot aansluiting.

Uw derde vraag ging over de aanslepende achterstand, en dan vooral de informatie daarrond. Er was inderdaad een belangrijke opmerking geformuleerd vanuit de sector rond de complexiteit van het aansluitingsproces en de al te technische handleiding. Daar is dan ook volop aan gewerkt. In maart werd een aangepaste startersgids online gezet. Die is door iedereen consulteerbaar.

Ondertussen werd ook het hele registratieproces zelf onder loep genomen, met ook veel aandacht voor de user experience. Met andere woorden: de leesbaarheid

van de te volgen stappen voor de gebruiker wordt aanzienlijk verhoogd. Daar wordt dus volop aan gewerkt, en dat gebeurt steeds in overleg met de sector.

Het resultaat van die oefening wordt op dit ogenblik geprogrammeerd en zal in de zomer getest worden en daarna online komen. Op dat moment zal ook een nieuwe communicatieronde naar de exploitanten uitgestuurd worden.

Dan kom ik bij uw vierde vraag, rond de evaluatie op de website, en de informatie daaromtrent.

Mijn administratie zegt mij dat er op dit ogenblik nog geen globale evaluatie gebeurd voor de Chironhulplijn, maar ze geeft wel graag mee dat zowel leveranciers als lokale besturen altijd terechtkunnen op het e-mailadres chiron@mow.vlaanderen.be waar men met alle mogelijke vragen terecht kan. Ook de politie kan daar terecht en ook van daar zijn er al vragen gekomen.

Verder is er voor exploitanten nog de website vlaanderen.be/taxi, waarnaar ze verder worden verwezen voor specifieke vragen rond Chiron.

Uw vijfde vraag betreft de privacy. Door de nieuwe manier om de gegevens uit de databanken toegankelijk te maken voor de politie, wordt er op dit moment gewerkt zonder protocol. Het decreet en het besluit van de Vlaamse Regering (BVR) voorzien dat de gegevensbank sowieso kan geraadpleegd worden door de politie, die inzage heeft in alle gegevens. De politie kan dat dan bekijken en dat is heel anders dan de initiële piste waarbij alle gegevens eerst aan de federale politie bezorgd moesten worden. Dat zou allemaal veel vertraging met zich meebrengen. Nu kan het allemaal veel vlotter, en kan de politie rechtstreeks toegang krijgen tot die databank.

Men geeft aan dat na de zomer, zodra alle gegevens aanklikbaar worden, de persoonsgegevens van de chauffeur en eventueel van de exploitant zichtbaar worden voor de politie. Voor alle duidelijkheid: er wordt wel nog advies gevraagd aan de data protection officer (DPO) om te kijken of het allemaal perfect in orde is. Maar vanaf de zomer kan het alleszins zo verlopen.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Dank u wel, minister, u bevestigt de cijfers. Dat is een goede zaak. Bijna 50 procent is dus volledig in orde, maar dat is nog maar de helft, en 30 procent heeft nog geen enkele inspanning geleverd.

In verband met mijn tweede vraag: het aantal vergunningen stijgt, dat klopt inderdaad en dat blijkt duidelijk uit de cijfers. Er is inderdaad een hogere aansluitingsgraad. Dat is op zich wel positief. Ook het feit dat er door de lokale besturen meer gecontroleerd kan worden is positief. Nu, de pakkans is groter, maar toch zien we dat niet vertaald in het gemiddelde percentage.

Ik apprecieer ook de technische inspanningen die gebeurd zijn, zodat de leesbaarheid verhoogd wordt. We kijken dus uit naar de testfase, ook wat betreft de privacyprotocolprocedure.

Wat de evaluatie van de hulplijn betreft: u hebt gezegd dat er geen evaluatie is. Mensen kunnen er terecht via een e-mailadres, maar ik denk dat dit dan vooral in het Nederlands zal verlopen, en dat daar dan misschien nog een taalbarrière is. Maar dan loop ik wat vooruit op mijn volgende vraag.

Het opzet van de databank, of de doelstelling ervan, was tweeledig. Enerzijds zou ze de administratieve werklast van de taxibedrijven vereenvoudigen, en anderzijds zou de Vlaamse overheid ook makkelijk toezicht krijgen op de taxisector en zo het

zwartwerk tegengaan. Als slechts de helft van de uitbaters in orde is met deze verplichting, dan kan ik alleen maar besluiten dat er vandaag allerm minst voldaan is aan die doelstelling. Mijn bijkomende vraag is: wanneer dan, minister? Welke deadline hebt u zelf voor ogen om die doelstelling waar te maken? Ik veronderstel toch dat u wel degelijk de ambitie hebt om het tegen het einde van deze legislatuur in orde te maken? Misschien moet ik dan kijken naar na de zomer, of eind dit jaar, hopelijk?

Tijdens mijn vorige vraag om uitleg vertelde u ook dat de exploitanten pas op het moment dat ze aan een controle worden onderworpen eventueel die stappen zetten om zich daadwerkelijk in orde te stellen en zich aan te sluiten op Chiron. U zegt dat dat verbetert. U had het toen over laksheid of gelatenheid van de uitbaters. Ik hoop dat we dat ook positief zien evolueren?

Mijn laatste vraag gaat over de handhaving. Als we zien dat er nog steeds mensen zijn die tussen de mazen van het net glippen, dan is het duidelijk dat de oplossing ligt in een opgedreven handhaving. Wie niet horen wil moet voelen, zeg ik dan. Mijn laatste vraag is dus of er effectief voldoende werk wordt gemaakt van nog meer handhaving en sanctionering, en hebt u dat ook ook samen met uw federale collega's opgevolgd?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Ryheul, u weet dat er sowieso een achterstand is. Dat weten we. We zien wel gestaag een groei, wat op zich dan weer positief is. Maar we weten natuurlijk ook dat de txisector heel veel moeilijkheden heeft en veel te kampen heeft gehad met de coronapandemie. Heel veel taxichauffeurs zijn ook van job veranderd, omdat ze niet meer konden rijden. Dat heeft natuurlijk ook wel een heel belangrijke impact.

Als u mij vandaag vraagt welke de uiterste deadline is waarop het voor alles en iedereen in orde zou moeten zijn: het is een beetje moeilijk om daar nu op vooruit te lopen. Ik ben alleszins blij dat ik zie dat we toch gestaag vooruitgang boeken. Als ik vergelijk met mei, dan zijn er een maand later toch alweer 55 extra bijgekomen. Kortom, het begint allemaal wel te lopen. Als dan tegelijkertijd ook de pakkans verhoogd wordt doordat zowel de lokale besturen als de politiezones er nu veel meer alert voor zijn, dan denk ik dat dat een win-winsituatie is. Dat zal er ook voor zorgen dat steeds meer mensen zich effectief zullen aansluiten op Chiron. Ik kan u dus vandaag nog geen definitieve deadline geven wanneer het voor mij allemaal in orde moet zijn. Dat lijkt me ook niet zo zinvol. Ik denk wel dat we het altijd continu moeten opvolgen. Dat doen we hier in de commissie, maar uiteraard blijft ook de administratie het opvolgen. Met de verbetertrajecten die we nu in de pipeline hebben en die er zeker in de zomer ook komen, hoop ik alleszins dat we daar ook gestaag vooruitgang zullen boeken.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Ik ben uiteraard ook heel blij met die vooruitgang, minister, en ik kijk positief uit naar de resultaten na de zomer. Maar er is toch nog een lange weg te gaan. Ik vind dat het belangrijk is dat we komaf maken met de ingesteldheid die er nu heerst, namelijk dat men niet in orde hoeft te zijn, omdat er toch geen controles zijn. Daarom wil ik u vragen om toch te blijven toezien dat er geen Chironplicht op twee snelheden ontstaat. Iedereen is gelijk voor de wet, dat hebt u in het verleden ook al bevestigd. Ik zal het inderdaad ook blijven opvolgen, en ik zal u later dit jaar opnieuw een vervolgvraag stellen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Carmen Ryheul aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beslissing van de Vlaamse Regering om de taalvereiste Nederlands voor taxichauffeurs opnieuw met twee jaar uit te stellen
– 3263 (2021-2022)**

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): De Vlaamse Regering besliste vrijdag 3 juni dat anderstalige taxichauffeurs nog eens twee jaar extra de tijd krijgen om behoorlijk Nederlands te leren. Maar liefst 2600 allochtone taxichauffeurs zouden nog steeds niet in regel zijn met de taalvoorwaarde voor chauffeurs die al in 2019 werd ingevoerd en die moet garanderen dat Vlamingen in hun eigen taal bediend kunnen worden. Het besluit van de Vlaamse Regering van 8 november 2019 bepaalde dat taxichauffeurs in Vlaanderen twee jaar na het bekomen van hun bestuurderspas over het taalniveau B1 zouden moeten beschikken om hun klanten in het Nederlands te kunnen bedienen. Een taalniveau B1 houdt in dat de taxichauffeur in staat moet zijn om korte eenvoudige gesprekjes in het Nederlands te voeren. Voor exploitanten van taxibedrijven wordt de taalvereiste overigens definitief afgevoerd.

Meer dan 2,5 jaar na de invoering van deze verplichting blijkt echter dat veel immigranten en alloctonen niet de nodige inspanningen hebben geleverd om onze taal te leren, waardoor het risico ontstond dat zo'n 2600 bestuurderspassen op een totaal van 8300 zouden worden ingetrokken. De Vlaamse Regering besliste daarop om de termijn om te voldoen aan de taalverplichting te verlengen tot 30 juni 2024 en het vereiste taalniveau nog enigszins te verlagen van taalniveau B1 met richtgraad 2.4 naar B1 met richtgraad 2.2.

Bij de Vlaamse Regering luidt het nu dat de opgelegde taalvereiste B1 in de praktijk te hoog ligt voor een belangrijk gedeelte van de doelgroep en dat de inspanningsverbintenis om het taalniveau te realiseren niet combineerbaar is met een onregelmatige baan als die van taxibestuurder en uiteraard is er – het excuus bij uitstek in deze periode – COVID-19. De regering vreest daarbij dat het intrekken van al die vergunningen een negatieve impact zou hebben op de dienstverlening.

De Vlaamse Regering wil nu overleg opstarten met de sector zodat de chauffeurs alsnog gemotiveerd worden om onze taal te leren en wil een duidelijke communicatiecampagne opzetten in samenwerking met de sector. Er zou ook een permanente monitoring komen over de voortgang en een tussentijdse evaluatie.

Het nieuws over dit uitstel verbaasde me, minister, gezien uw antwoord op een schriftelijke vraag die ik u stelde op 27 augustus 2020. Toen luidde het nog dat u de taalkennis onverkort zou toepassen.

De uiteindelijke verliezer van deze maatregel is de Vlaamse klant die zich dan maar in eigen land nog minstens voor enkele jaren moet schikken naar de toch wel vrij massale weigering van allochtone chauffeurs om zich te schikken naar de wettelijke taalvereiste. Ook dient de vraag te worden gesteld welk signaal de regering met dit uitstel en deze niveauverlaging uitstuurt. Blijkbaar worden normen vlot terzijde geschoven bij onwil van alloctonen om zich ernaar te schikken. Het is trouwens ook meer in het algemeen bedenkelijk te noemen dat mensen die al jaren in ons land verblijven nog steeds geen inspanningen hebben geleverd om onze taal te leren. De Vlaamse Regering engageerde zich om de rechten en plichten in ons land opnieuw wat meer in evenwicht te brengen, maar blijkt daar uiteindelijk dan toch niet echt werk van te willen maken.

Minister, hoe verklaart u het zeer hoge aantal taxichauffeurs dat zich niet in regel stelde met de taalkennisvereiste? Het gaat over maar liefst een derde van de chauffeurs. Hoeveel anderstalige chauffeurs hebben zich eigenlijk wel in regel gesteld?

Erkent u dat met dit uitstel voor de kennis van het Nederlands en de verlaging van het niveau eigenlijk een volledig verkeerd signaal wordt gegeven, namelijk dat de weigering wettelijke verplichtingen na te leven tot toegevingen door de overheid leidt?

Waarom werd er geopteerd voor een uitstel van twee jaar, terwijl er aanvankelijk ook al een overgangperiode van twee jaar werd voorzien?

Op welke manier garandeert u dat de taalvoorwaarde binnen twee jaar wel afgedwongen zal worden en dat de regering dan niet opnieuw zal zwichten voor de weigering van allochtonen om zich te schikken?

Kunt u bijkomende initiatieven nemen die faciliteren dat Vlamingen snel en eenvoudig een taxichauffeur vinden die wél Nederlands spreekt en niet terecht komen bij een van de talrijke Nederlandsonkundige chauffeurs met alle mogelijke communicatieproblemen van dien? Kunt u in dit verband niet werken aan een systeem waarbij klanten eerder worden toegeleid naar taxichauffeurs en taxibedrijven die wel het nodige respect voor het Nederlandstalige karakter van Vlaanderen betonen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het feit dat een aantal chauffeurs zich niet in regel heeft gesteld met de taalvereiste heeft verschillende oorzaken. Ik moet andermaal verwijzen naar de covidpandemie waardoor er een achterstand is opgelopen bij het geven van de taalcursussen of het afnemen van de testen. Dat was op een bepaald moment niet mogelijk. Omdat heel wat taxibestuurders tijdens de covidpandemie geen werk hadden, hebben zij ander werk gezocht, maar ze hebben niet allemaal hun bestuurderspas laten stopzetten ook al begeven ze zich niet langer in de taxiwereld.

Degenen die in hun plaats komen, zijn vaak nieuwkomers in het land en nieuwkomers op de arbeidsmarkt. Zij willen meestal zo snel mogelijk hun zelfstandigheid verwerven, werken als zelfstandige en voorzien in hun levensonderhoud. Daarvoor kloppen ze vaak heel veel uren. Ze geven vaak daaraan de voorrang in plaats van tijd te nemen om hun kennis van het Nederlands bij te schaven.

Op basis van de huidige gegevens zijn er op dit ogenblik 2600 taxibestuurders op een groep van 8600 taxibestuurders die op 1 juli niet voldoen aan de taalvereisten.

Is het een verkeerd signaal om dat uitstel te verlenen? Ik ben van oordeel van niet. We moeten in deze situatie als overheid toegeven dat de norm die we initieel hebben vooropgesteld toch wel vrij hoog was, en dat de overgangstermijn te kort was. Nederlands op niveau B1 is het niveau van de derde graad secundair onderwijs. Dat kennisniveau wordt niet vereist van een taxichauffeur en zeker niet de schriftelijke kennis. Daarom hebben wij voorgesteld om dat niveau te verlagen zodat dat meer aansluit bij de realiteit. Niemand verlangt een schriftelijk examen op niveau B1.

Bij de aangepaste regeling vragen we wel nog altijd een grote inspanning van de taxibestuurders. Er wordt nog steeds een gemiddelde inspanning van 240 lesuren gevraagd om te kunnen aantonen dat men de Nederlandse taal machtig is.

Dan stelt u een vraag over de overgangperiode. De afgelopen twee jaar was het maar beperkt mogelijk om taallessen te volgen en testen af te leggen. Het lijkt ons dan wel aannemelijk dat we de teller opnieuw op nul zetten. Wie nog niet startte

met taallessen, krijgt voldoende tijd om zich nog in regel te stellen en het juiste niveau te halen.

Hoe willen we dat de taalvoorwaarde binnen twee jaar wel wordt afgedwongen? We vinden het belangrijk dat daar ruim voldoende op gefocust wordt en dat al die mensen, die zich vandaag in het taxiwereldje begeven, voldoen aan alle vereisten en zich ook de Nederlandse taal machtig maken.

We weten dat de grootste moeilijkheid in de taxisector zich in de Vlaamse Rand situeert, en dan specifiek door het luchthavenverkeer. Er is sowieso een krapte op de arbeidsmarkt en dat geldt ook voor het aantrekken van taxichauffeurs. Het is daarom belangrijk dat we ons op dit ogenblik focussen op Nederlands leren, maar dat we de chauffeurs ook een overgangperiode geven om te voorkomen dat er straks geen enkele taxichauffeur meer zal rijden.

We hebben met de stakeholders afgesproken dat er nog een tussentijdse evaluatie zal komen.

U vraagt of we toch niet beter initiatieven zouden nemen om de voorrang te geven aan taxibedrijven waarvan de chauffeurs de Nederlandse taal volledig machtig zijn. Ik denk dat het niet wenselijk is dat wij als overheid op een dergelijke manier sturend gaan werken op de taximarkt. Ik denk dat de verkeersveiligheid in aller-eerste instantie moet primeren. Dat is nog veel belangrijker. We willen natuurlijk dat de taxichauffeur u veilig van het ene naar het andere punt brengt, maar we laten het wel over aan de marktwerking welke taxidienst zich waar het eerst zal aanmelden.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, dank u wel voor uw omstandig antwoord alweer. De achterstand en de redenen zijn me ook bekend, alsook de inspanningen die vandaag worden gevraagd. Ik heb uw nota grondig doorgenomen. COVID-19 is ook de hoofdreden om de teller opnieuw op nul te plaatsen. Maar wat mij betreft, moet een taxichauffeur het imago van een stad of van Vlaanderen uitstralen en weerspiegelen. Hij moet er netjes en verzorgd uitzien en ook de klanten aanspreken in het Nederlands. Bij ons in het station van Kortrijk zie ik veel te vaak taxichauffeurs die er onverzorgd uitzien en die in het openbaar in het Arabisch of in een andere taal staan te discussiëren. Ik heb zelf al meermaals kunnen vaststellen hoe sommige taxichauffeurs een tablet of een smartphone gebruiken om Nederlandstalige klanten te begrijpen en om te vertalen. Ik heb ook al verhalen gehoord waarin de klanten zelf de mobiele app Waze moeten gebruiken om op hun eindbestemming te geraken omdat men elkaar niet begrijpt. Er moet in de taxisector orde op zaken worden gesteld in het belang van de veiligheid van alle taxiklanten.

Ik kan me niet vinden in alle argumenten die u opsomt voor het uitstel. Voor mij zijn dat flutargumenten. Want wat doe je in feite nog als je jaar na jaar en zelfs meerdere generaties na elkaar nog steeds geen Nederlands kent? Deze regering wil de Vlaamse cultuur promoten maar slaagt er niet in om de taal van de Vlamingen te laten respecteren. Bovendien wordt met dit uitstel het verkeerde signaal gegeven dat de weigering om te integreren nog steeds leidt tot extra toegevingen van de overheid. Dat is voor ons slecht bestuur. Blijkbaar zijn de taaleisen voor het Nederlands niet belangrijk voor deze N-VA-regering. U had nochtans beloofd dat alle taxichauffeurs tegen eind 2020 effectief Nederlands zouden moeten kennen. Nu is er weer een uitstel, ik hoop geen afstel, van nog eens twee jaar. Het zal de huidige regering alvast goed uitkomen dat de deadline nog maar eens is verschoven tot na de verkiezingen van 2024.

Na de recente coronacrisis er inderdaad een grote uitval van taxichauffeurs die in andere sectoren zijn gaan werken. Het blijkt ook moeilijk om nieuwe kandidaten te vinden. Minister, bent u bereid om met uw nieuwe collega minister Brouns te overleggen over de mogelijkheden om dit beroep aantrekkelijker te maken voor instromers? Ik rond af met een suggestie. Door de stijgende brandstofprijzen zie ik ook mensen naar andere reisopties zoeken om zich te verplaatsen van punt A naar punt B. In dat opzicht zou het goed zijn om meer belang te hechten aan groepsmobiliteit zoals het taxivervoer. Misschien kunt u dit idee opnemen in de aankomende communicatiecampagnes.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

Marius Meremans (N-VA): Ik begrijp ergens wel de frustratie van de collega. Het is toch logisch. Een taxichauffeur moet geen conversatie voeren over de kwantumtheorie in het Nederlands, daarover gaat het niet. Maar men moet zich toch wat kunnen uitdrukken en weten waar iemand naartoe wil gaan of niet naartoe wil gaan, wat de kostprijs is en dergelijke meer.

Bon, ik hoop dat uitstel geen afstel is. Ik hoop echt dat u erin slaagt om die sector mee te krijgen. Het is natuurlijk wel belangrijk dat men in deze hoofdstad, waar we ook voor meebetalen, erin slaagt om op een convenabele wijze een gesprek te voeren.

We nemen hier soms de taxi als het laat wordt in het Vlaams Parlement. De mensen zijn zeer vriendelijk, ik kan daar niets van zeggen. Mensen wonen vaak in Vlaams-Brabant, bijvoorbeeld in een deelgemeente van Asse, maar spreken geen woord Nederlands. Dat heb ik al een paar keer meegemaakt. Het blijft dus een ernstig pijnpunt. Ik denk dat we de sector daarin moeten meekrijgen. Dat lijkt me nogal logisch. De klant is koning en men zal er wel in moeten slagen om de klant te bedienen. Wij hopen ook dat dit uitstel toch wordt ingehaald en dat we er toch in slagen om dat te bewerkstelligen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Collega's, ik dank u voor de bijkomende vragen. Mevrouw Ryheul, u zegt dat de taalvereiste voor ons niet belangrijk is. We hebben de taalvereiste niet afgevoerd, integendeel. Die taalvereiste bevindt zich op een hoger niveau dan de taalvereiste die wordt gevraagd bij een inburgeringstraject. Om maar aan te geven dat we het zeker belangrijk vinden dat die taxichauffeur een ordentelijk gesprek kan voeren met zijn klanten. We denken echter dat de lat iets te hoog ligt wanneer we een taalniveau eisen van het secundair onderwijs, zowel inzake spreektaal als inzake schrijftaal.

U zegt dat alle argumenten die we opnoemen eigenlijk niet relevant zijn. Het feit dat een coronapandemie ons bijna twee jaar in de ban heeft gehouden, heeft gezorgd voor heel veel uitstroom. Iedereen zal beamen dat het noodzakelijk is dat we meer dan voldoende mensen hebben om die taxi's te bemannen. Ik wil dan ook met de andere collega's binnen de Vlaamse Regering nagaan hoe we ervoor kunnen zorgen dat de instroom verbetert. Maar u zult ook begrijpen dat zich in die instroom heel vaak mensen van allochtone afkomst aanbieden en dan denk ik opnieuw dat het vooral belangrijk is dat die mensen aan alle voorwaarden voldoen om een klant veilig van het ene punt naar het andere punt te brengen. Voor mijn part moeten ze niet onmiddellijk het taalniveau hebben van het secundair onderwijs maar ze moeten wel een ordentelijk gesprek kunnen voeren met hun klanten. Dat is wat we als taalvereiste opleggen.

Wat dat betreft, is het zeker geen volledig afstel, integendeel, we hebben de teller teruggezet op twee jaar omdat dit volledig in lijn is met de periode van de

covidpandemie. Mensen kunnen nu opnieuw cursussen volgen, testen afleggen en zich op die manier in regel stellen met de nieuwe taalvereiste.

De voorzitter: Mevrouw Ryheul heeft het woord.

Carmen Ryheul (Vlaams Belang): Minister, ik heb niet gezegd dat de taxi-chauffeurs onvriendelijk zijn en ik ben ook wel heel blij dat u mijn mening deelt dat het niet meer dan normaal is dat wie in Vlaanderen taxidiensten aanbiedt, de klanten in het Nederlands te woord kan staan. Ik hoop dat u werk kunt maken van de aantrekkelijkheid van het beroep maar de kennis van het Nederlands is een noodzaak voor de dienstverlening. Het hoeven geen moeilijke gesprekken te zijn. Ik zal dit thema dan ook nauwgezet verder blijven opvolgen en u later opnieuw bevragen over het plan van aanpak zoals het uitgeschreven staat in uw nota aan de Vlaamse Regering.

Daarnaast verwacht ik ook dat u niet alleen in overleg gaat met die taxisector maar dat u ook bijkomende initiatieven zult nemen om de taalvereisten te laten respecteren. Immers, de uiteindelijke verliezer van deze verlenging is de Vlaming die zich in eigen land moet schikken naar de toch wel vrij massale weigering van allochtone chauffeurs om Nederlands te spreken of het te leren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid en de opvolger Alliantie Veilig Onderweg – 3268 (2021-2022)

Voorzitter: de heer Marino Keulen

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Op 1 januari 2016 werd het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid een volwaardige beleidsafdeling binnen het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Het persbericht schreef toen: "De nieuwe afdeling die de beleidsinitiatieven om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen, moet coördineren en de uitvoering ervan opvolgen, krijgt zo een meer zichtbare plaats binnen het departement en kadert binnen een ruimere reorganisatie. Met de oprichting van een volwaardige afdeling voor verkeersveiligheid toont Vlaanderen dat het haar menens is om het aantal verkeersslachtoffers te doen dalen."

U liet de werking doorlichten en die was niet goed. In het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025, gepubliceerd in juli 2021, klonk het vervolgens: "Deze nieuwe structuur, die in de plaats komt van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid (VHV), wordt voorgesteld als de Alliantie Veilig Onderweg met als missie het aantal dodelijke en zwaargewonde verkeersslachtoffers in Vlaanderen zo snel mogelijk te herleiden tot nul."

Wanneer we op vandaag kijken naar de website van het Huis zien we dat er staat "It Works!", en niets meer. Over de werking van de Alliantie Veilig Onderweg vinden we ook nauwelijks informatie. Het enige uitgebreide artikel vond ik in de Mobiliteitsbrief van het departement, met een logo en enkele persberichten.

Bij de lancering van het Verkeersveiligheidsplan en de Alliantie Veilig Onderweg stond in het toen gepubliceerde persbericht: "Om ze te realiseren is een goede samenwerking met alle partners binnen de Alliantie Veilig Onderweg onontbeerlijk." Bij de publicatie van de semestriële voortgangsrapportering Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen 2021-2025 uit februari 2022 vond ik geen verwijzing naar de Alliantie.

Minister, wat doet het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid vandaag nog?

Hoe verloopt de werking van de opvolger Alliantie Veilig Onderweg en de samenwerking tussen de partners?

Bent u tevreden over deze werking?

Waarom is deze Alliantie niet zichtbaar?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid, het huis met zijn vier werkkamers met gesloten deuren, zoals we het destijds observeerden – educatie, infrastructuur, evaluatie en handhaving – bestaat niet meer, noch als overkoepelende structuur, noch als aparte afdeling binnen het Departement MOW.

Het team verkeersveiligheidsbeleid dat dat huis bemande werd toegevoegd aan de afdeling Beleid zodat er veel meer synergie tussen de diverse beleidsaspecten kon worden opgezet. De overkoepelende governance werd vervangen door een nieuwe structuur, en die werd ook opgenomen in ons verkeersveiligheidsplan, dat vorig jaar in de zomer werd goedgekeurd, en dat werd voorgesteld als Alliantie Veilig Onderweg.

Hoe verloopt die Alliantie Veilig Onderweg, of die interne samenwerking? Alle leden van de diverse werkkamers van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid van het verleden werd gevraagd om feedback te geven, om input te leveren, om zeker die kennis en expertise niet verloren te laten gaan. Tijdens die consultatieronde hebben alle partners zich ook geëngageerd om verder te blijven werken voor specifieke maatregelen en specifieke beleidsitems. In de eindredactie van het Verkeersveiligheidsplan werd dan in nauw overleg met de verkeersveiligheids-experts en de mobiliteitsdeskundigen gewerkt aan een nieuwe governance, en dat is dan de Taskforce Verkeersveiligheid.

Binnen die Taskforce Verkeersveiligheid is er zeer veel structureel overleg over tal van items, ook met heel wat andere stakeholders. Zo hebben we binnen die Taskforce Verkeersveiligheid ons regulier overleg. Dat gebeurt om de twee à drie maanden. Ik heb de voorbije week nog samengezeten, en binnen twee à drie weken zitten we opnieuw samen. We bespreken daar tal van dingen, onder andere het afwegingskader rond de zone 30 en de veilige oversteekplaatsen. Die elementen bespreken we daar allemaal met die experts.

Daarnaast hebben we onze verkeersveiligheidstafels met de lokale besturen en de politiezones, waarbij we op de laatste verkeersveiligheidstafels een analyse maakten van de meest recente verkeersveiligheidscijfers, en een diepteonderzoek deden.

Verder houden we nog een afstemming met de ruime groep van belanghebbenden uit het middenveld. Dat gebeurde onder andere in oktober 2021. Ook met hen gaan we in detail door alle maatregelen rond het Verkeersveiligheidsplan, dit met het oog op de opmaak van het actiejaarprogramma. Daarnaast is er ook de voorbereiding van de Staten-Generaal Verkeersveiligheid.

We hebben zelf ook een actieve deelname aan de Interministeriële Conferentie Mobiliteit, en er is ook nog het maandelijks overleg tussen mijn kabinet en het team verkeersveiligheid binnen het beleid van MOW.

Daarnaast hebben we natuurlijk ook nog nauw overleg met zowel de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) als de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). Hetzelfde geldt voor de vervoerregioraden. Op het terrein, qua infrastructuur, hebben we

ook nog onze provinciale commissies verkeersveiligheid, die zich mee buigen over de infrastructurele aanpak.

Er is kortom nog altijd een zeer nauw en zeer intens overleg met alle mogelijke stakeholders. Maar dat zit niet geprangd in dat voormalige huis, zoals dat geprojecteerd werd op de website van het Departement MOW. Ik kan u wel meegeven dat ik en alle andere partners heel tevreden zijn over die nieuwe governancestructuur en die interactie die we hebben met heel veel mogelijke partners.

Die alliantie is niet als dusdanig zichtbaar. U ziet dus niet meer dat huis met die vier kamers en met die baseline op de website van MOW maar ik denk dat het vooral veel belangrijker is dat die output wordt geleverd en dat intens wordt samengewerkt met al die mogelijke stakeholders. We hebben dat specifiek gedaan in navolging van het verslag van de Inspectie van Financiën. Uit de doorlichting die we hadden gevraagd van het hele verkeersveiligheidsbeleid bleek dat er nog te veel versnippering was en dat er heel vaak in hokjes werd gedacht terwijl net dat grensoverschrijdende, die interactie tussen al die verschillende beleidsdomeinen van doorslaggevend belang is. Ik ben alleszins zeer tevreden over de huidige governancestructuur en de intense samenwerking die we daar met alle partners hebben.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (cd&v): Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord, ik ben er heel tevreden mee. Ik ben op mijn iPad aan het bekijken of er ook een website bestaat over die taskforce veiligheid maar ik ben niet zo sterk in het snel opzoeken van websites. Ik zal dat zeker eens bekijken. Ik heb geen verdere vragen meer.

Marino Keulen (Open Vld): Ik heb nog een persoonlijke bedenking. Ik vind dat er heel veel instanties bezig zijn met verkeersveiligheid. Uiteraard is dat voor iedereen een absolute topprioriteit. Alleen al in onze steden en gemeenten is daar enorm veel kennis, expertise en ervaring over aanwezig maar het is soms moeilijk om door de bomen het bos te zien. Al die instanties publiceren graag hun cijfers en bevindingen en wij vliegen daar dan op als vliegen op een pot honing om daar dan vragen over stellen. Het gaat echter over heel veel informatie naast elkaar waarbij er soms ook overlap is.

Dat is echter een hoogstpersoonlijke bedenking over een thema dat iedereen uitermate belangrijk vindt. Dat is inderdaad het geval, maar wat ik nu heb uitgesproken, is toch ook iets wat velen met mij zullen delen, met name dat we op dat vlak een heel groot aanbod hebben gekregen. Wij betalen dat allemaal. Wanneer mensen dat op eigen kosten doen, is dat natuurlijk allemaal goed, maar als we alles in rekening zouden brengen wat rond dit thema gebeurt, ook op het lokale niveau, dan zouden we heel veel overlap vaststellen.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Mevrouw Fournier we hebben niet zozeer een website rond die governancestructuur omdat dat juist binnen het beleidsdomeinen MOW zelf valt, onder alles wat met verkeersveiligheid te maken heeft. We hebben wel een website rond het verkeersveiligheidsplan als dusdanig. Dat vindt u onder MOW. Daar ziet u ook het actieprogramma en de verschillende stappen die verder worden doorlopen.

Mijnheer Keulen, die overlap is er wel. We zitten enerzijds met de federale politie en met VIAS Institute die telkens opnieuw met cijfers naar buiten komen. Daarnaast hebben we de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de lokale partners, het Agentschap Wegen en Verkeer. *(Opmerkingen van Marino Keulen)*

Er is inderdaad heel veel overlap maar het feit dat ze allemaal hetzelfde doel voor ogen hebben, namelijk het faciliteren van de verkeersveiligheid en het zorgen voor een kentering in de slechte veiligheidsstatistieken, is op zich wel een belangrijk verhaal. Wanneer we echter kijken naar wie waar mee bezig is, zou het soms beter zijn om weloverwogen te bekijken of daar niet opnieuw een grote koepel van gemaakt kan worden om dan van daaruit te vertrekken. Er zijn heel veel instanties. Dat is ook de reden waarom wij destijds die audit hebben besteld over de versnippering van het landschap. Dat brengt echter niet altijd alle neuzen in dezelfde richting.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wim Verheyden aan Lydia Peeters, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dienstvrijstelling voor stakende werknemers bij De Vlaamse Waterweg – 3281 (2021-2022)

Voorzitter: mevrouw Martine Fournier

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Minister, op 17 mei vond er een spontane staking plaats binnen De Vlaamse Waterweg vanuit de Algemene Centrale der Openbare Diensten (ACOD) en het Vrij Syndicaat van het Openbaar Ambt (VSOA). De stakers blokkeerden daarbij gedurende een halve dag een aantal sluizen in West-Vlaanderen en op het Albertkanaal. Op 31 mei vond er dan een actiedag plaats, tijdens dewelke ACOD en VSOA opnieuw staakten. Die keer duurde de staking 36 uur. De stakers legden het zeekanaal en het Albertkanaal lam van 30 mei om 18 uur 's avonds tot 1 juni om 6 uur 's morgens. Bij die laatste staking lagen op het Albertkanaal alleen al 80 schepen stil gedurende meer dan 24 uur.

Nu blijkt dat de directie van De Vlaamse Waterweg met de beide vakbonden een regeling heeft getroffen waardoor stakende werknemers een dienstvrijstelling hebben gekregen. Dat wil dus zeggen dat er Vlaamse loonmiddelen in de stakingskassen van de beide vakbonden worden gestort. Werknemers die staakten, worden op die wijze eigenlijk beloond ten koste van de niet-stakende medewerkers, werknemers die er nota bene het werk van de stakers bij dienden te nemen. Vanuit die laatste groep van werknemers klinkt er uiteraard gemor over een dergelijke regeling.

De vermoedelijke drijfveer van de directie zou eruit bestaan dat er op die wijze voor de directie officieel geen staking heeft plaatsgevonden en De Vlaamse Waterweg als modelorganisatie kan worden afgeschilderd. Ook de mato – een soort bonus voor hoger management – van de gedelegeerd bestuurder blijft op die manier gegarandeerd.

Minister, bent u op de hoogte van de regeling tussen de directie en de vakbonden? Zo ja, kunt u zich daarin vinden? Zo neen, bent u van plan om bezwaar te maken bij de directie van De Vlaamse Waterweg en de beide vakbonden? En hoe wilt u in de toekomst dergelijke afspraken tussen directie en vakbonden vermijden?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel voor uw vraag, mijnheer Verheyden. Ten eerste geeft De Vlaamse Waterweg aan dat hij bij aangekondigde en door de vakorganisaties erkende stakingsacties uiteraard altijd de geldende regels toepast. En die geldende regels kennen we. Stakende werknemers hebben geen recht op loon. Als de staking wordt erkend, kunnen de leden van de vakbonden zich desgevallend wenden tot de vakbond waar zij lid van zijn voor het verkrijgen van een

stakersvergoeding. Dat was het geval bij stakingsacties in het verleden en was ook het geval bij de nationale actiedag van het gemeenschappelijke vakbondsfront op 31 mei 2022.

Wat is er dan gebeurd op 17 mei 2022? Toen ontstond er vanaf 9 uur op een aantal werkplekken bij De Vlaamse Waterweg een onaangekondigde stakingsactie, uit onvrede met de door de directie vastgestelde standplaatsen van een aantal vacatures. De gedelegeerd bestuurder heeft ons kabinet om 9.30 uur op de hoogte gebracht van de stakingsactie. Het was geenszins de bedoeling om dat te verzwijgen. Ook alle binnenvaartondernemers werden onmiddellijk via de gebruikelijke communicatiekanalen in kennis gesteld van de stakingsactie. De directie van De Vlaamse Waterweg is dan om 10 uur in overleg gegaan met de vakorganisaties. Dat heeft vrij snel tot een vergelijk geleid, wat maakte dat de stakingsactie na vier uren werd beëindigd.

In totaal ging het om een 60-tal werknemers die aan de spontane staking deelnamen. 35 werknemers die instonden voor de bediening van sluizen en bruggen, hernamen na kennisname van het akkoord met de vakorganisaties hun dagtaak. Daarnaast waren er een 25-tal regiewerknemers die blijkbaar hun dagtaak hadden afgebroken, in de veronderstelling dat de stakingsduur hun dagtaak zou overschrijden.

De Vlaamse Waterweg bevestigt uitdrukkelijk dat er geen regeling werd getroffen met vakorganisaties omtrent het toekennen van dienstvrijstellingen van werknemers. Het management van De Vlaamse Waterweg gaf, op basis van de aanleiding van de stakingsactie, aan om voor de personeelsleden die deelnamen aan de stakingsactie nadat ze hun shift of dagtaak hadden aangevat, dat te aanzien als een volledige shift en dus dienstvrijstelling te verlenen. Pas later, nadat het management die dienstvrijstelling had verleend voor de mensen die hun dagtaak als beëindigd beschouwden, is gebleken dat de vakorganisaties de staking hadden erkend. Daar is het dus fout gelopen. Maar het is alleszins niet zo dat daaromtrent een afspraak werd gemaakt.

Alleszins zullen wij andermaal aan de afgevaardigd bestuurder van De Vlaamse Waterweg duidelijk maken dat dat natuurlijk niet kan. Op het moment dat er een staking is, kan er geen loon uitgekeerd worden en kan er geen dienstvrijstelling verleend worden. Die boodschap is heel duidelijk. Dat zullen we na deze commissie zeker nogmaals expliciet overmaken aan de mensen van De Vlaamse Waterweg.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Dank u wel, minister, voor uw antwoord. Ik denk dat uw boodschap heel duidelijk was, en wij steunen u daarin uiteraard. Het kan niet zijn dat lonen onterecht worden gestort.

Ik heb in het verleden nog al een aantal schriftelijke vragen gesteld rond de manier van werken, rond onduidelijkheden bij De Vlaamse Waterweg. Ik vraag me soms toch wel af of u expliciet op de hoogte bent van wat daar precies allemaal gebeurt. Ik hoor toch, vanuit het personeel onder andere, dat hun communicatie naar u toe helemaal niet zou kloppen. Ik zou u de raad willen geven om dat misschien toch eens allemaal goed uit te zoeken, want ik heb toch wel de indruk dat daar zaken gebeuren die niet altijd koosjer zijn, om het zo uit te drukken. Ik hoop ook dat u die raad zult meenemen en misschien daar wel eens een audit rond zult organiseren.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Goede collega's, soms overtreft ook de realiteit de karikatuur: het beeld van een overheid waar men liever niet werkt. En dat is

uiteraard een karikatuur, want we kennen allemaal, ook bij De Vlaamse Waterweg, mensen die zich tot en met inzetten. Ik heb dat nog meegemaakt met de befaamde overstromingen op 14 en 15 juli van vorig jaar, waarbij ze, op een voorbeeldige manier, met Chris Danckaerts als gedelegeerd bestuurder op kop, letterlijk dag en nacht beschikbaar waren. Als het goed is, moeten we dat ook zeggen, en ook erkennen, en ook niet bang zijn om dat ook uit te dragen.

Ten tweede, wat hier aan de hand is, is natuurlijk inderdaad de realiteit de karikatuur laten overtreffen. Dat mensen staken, is hun goed recht. Dat wordt zelfs in de Grondwet gewaarborgd. Maar dan ben je consequent: ofwel neem je een dag verlof, ofwel laat je je betalen vanuit de stakingskas. Dat is inderdaad minder inkomen dan wanneer je regulier zou werken, maar dat heet dan ook consequent zijn. Wat absoluut niet kan, is natuurlijk gewoon eigenlijk profiteren – want een andere term is daar ook niet voor – en je gewoon laten betalen alsof je gewerkt zou hebben, tot men vanuit de directie de weg van het minste kwaad bewandelt en een dienstvrijstelling toekent. Dit is iets wat de buitenwereld niet snapt. Soms moet je ook aan mensen duidelijk maken dat het niet is omdat men daar intern vrede mee heeft, dat dat ook door de buitenwereld als gesneden koek wordt geslikt.

Minister, ik denk dat uw antwoord helder is, maar u mag dat inderdaad ook herhalen. Als het goed is, heb ik ook geen moeite om de verdienste, onder meer ook van De Vlaamse Waterweg, te erkennen. Maar iets wat, zeker in deze tijdsgeest, absoluut niet meer aanvaard wordt, ook niet door de werkmensen, ook niet door de werknemer, daar moet je eigenlijk niet mee afkomen, onder de noemer van 'we zijn allemaal uiteindelijk toch copain, copain'. Het is het een of het ander. Je staakt, en dan doe je dat met recht en reden, en je neemt daar ook de consequenties van, of je gaat werken. Maar de tussenweg, én een beetje staken, en dan ondertussen toch voluit betaald worden, ook al gaat dat over een kleine groep, dat is niet te pruimen. Want dat maakt eigenlijk net het imago van de politiek en van het openbaar ambt kapot. Wij moeten dat uiteindelijk altijd weer opsnuiven en verteren.

De voorzitter: De heer De Veuster heeft het woord.

Maarten De Veuster (N-VA): Ik sluit me helemaal aan bij de woorden van collega Keulen. Dat was er boenk op, zoals ze dat zeggen.

Ik heb nog één vraag, minister. Ik heb u vorig jaar, na een vorige staking, de schriftelijke vraag gesteld of er nog onderhandeld werd over een minimale dienstverlening daar bij de scheepvaart. Nogmaals, ik sluit me aan bij collega Keulen. Stakingsrecht is oké, maar als het disproportioneel wordt, en ze blijven daar goederenstromen blokkeren, dan mag daar misschien ook eens aan worden gedacht. U antwoordde toen dat De Vlaamse Waterweg zou onderzoeken hoe de impact van acties op de scheepvaart in de toekomst kon worden vermeden. Nu waren er weer een aantal acties. Hebt u daar al verder iets aan gedaan of over gehoord? Dat is mijn bijkomende vraag.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Lydia Peeters: Dank u wel, collega's. U hebt allemaal gelijk. Mijnheer Keulen, u hebt zeker een punt. Het kan absoluut niet dat mensen enerzijds staken en tegelijkertijd nog loon krijgen. Die boodschap is heel duidelijk en die wordt eens te meer doorgegeven aan de afgevaardigd bestuurder van De Vlaamse Waterweg. De regels zijn de regels en de regels moeten worden gehonoreerd, ook de regels inzake stakingen. Wat daar gebeurd is, kan niet. Ik hoop alleszins, ik denk samen met jullie, dat dit de allerlaatste keer is dat zoiets gebeurt.

Mijnheer Verheyden, u zegt dat er nog een en ander misloopt bij het personeel. Ik zeg altijd dat de deur van het kabinet openstaat. Als iemand welbepaalde

bedenkingen heeft bij de organisatie, mag die ons altijd contacteren. Men kan ons alleszins altijd bereiken met opmerkingen of wat dan ook. Die zullen we zeker ter harte nemen en verder onderzoeken.

Mijnheer De Veuster, wat betreft de optimale dienstverlening ken ik niet de allerlaatste stand van zaken. Dat zal ik moeten navragen. Ik weet wel dat de spontane staking van ongeveer een half jaar geleden onmiddellijk een impact had op een aantal bedrijven. Dat was onder andere het geval bij Nike, dat daar enorm last van had. Dat moeten we zeker meenemen. Niemand wordt graag geconfronteerd met hinder door stakingen. Daar moeten we een antwoord op geven.

De heer Keulen zei heel expliciet dat men altijd naar de politiek kijkt en de politiek moet dan een oplossing bieden. We zullen dat zeker verder mee opnemen, maar de allerlaatste stand van zaken ken ik niet. Ik zal dat verder bekijken en ik hoop u daar weldra meer informatie over te kunnen bezorgen.

De voorzitter: De heer Verheyden heeft het woord.

Wim Verheyden (Vlaams Belang): Niemand, ook onze fractie niet, wil aan het stakingsrecht tornen. Daar is helemaal geen sprake van. Wanneer het goed is, mijnheer Keulen, moeten we dat inderdaad ook durven zeggen. In die zin moet ik toch wel meegeven dat het personeel van De Vlaamse Waterweg de komende jaren een zeer belangrijke taak zal hebben in het ondersteunen van de modal shift van het vrachtvervoer. Zij hebben ook een heel belangrijke, ik zou bijna zeggen strategische taak om onze Vlaamse economie te ondersteunen. Het is inderdaad een heel belangrijk gegeven. De taken die ze vervullen zijn absoluut noodzakelijk. Maar inderdaad, excessen zoals we daarjuist besproken hebben, zijn uit den boze. In die zin ben ik tevreden dat de commissie eigenlijk unaniem die boodschap overmaakt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.